

長陽交通志

1840—1989

長
鴻
交
通
志

《长阳土家族自治县交通志》编纂领导小组

组 长 魏少臣

副组长 田盛奎

成 员 陈子云 覃守忠 沈中凡 肖应忠 夏昌品

编 修

主 编：田盛奎

执 笔：田盛奎 张文圃

参 修：黄茂柏 魏启高 曾少伯 郑启义 鲁重之 向德仕
覃好新 曾祥政 邹克勤 李晓华 田继汉 朱忠军
郑会玲 李崇玲

绘 图：黄茂柏 田继汉 田科春

摄 影：朱忠军 田继汉 邓世荣

校 对：曾少伯 田盛奎

《长阳土家族自治县交通志》评审定稿会议参加人员名单

姓 名	性别	工 作 单 位	行政职务
邢世昌	男	宜昌地区交通局(交通志领导小组顾问)	老局长
陈天赐	男	宜昌地区交通局(交通志领导小组顾问)	老局长
笱文锦	男	宜昌地区航务局	顾问
姜新科	男	宜昌地区航务局	原副局长
孙仁义	男	宜昌地区交通局修志办公室	副主任
石玉泉	男	宜昌市交通局修志办公室	主 编
刘世富	男	宜昌地区公路总段办公室	主 任
曹绪宽	男	枝江县交通局	老局长
王安陆	男	枝江县交通局修志办公室	主 编
覃德福	男	五峰土家族自治县交通局修志办公室	主 编
何书平	男	五峰土家族自治县交通局修志办公室	编 辑
刘登柱	男	宜昌县交通局修志办公室	主 编
尹圣勤	男	枝城市交通局	老局长
黄元吉	男	枝城市交通局修志办公室	主 编
刘光容	男	政治协商会长阳土家族自治县委员会	主 席
胡松源	男	长阳土家族自治县人大常务委员会	主 任
马必才	男	政治协商会长阳土家族自治县委员会	原主席
邬守策	男	长阳土家族自治县人大常务委员会	原副主任
彭应富	男	县人民政府	原顾问
陈金祥	男	县人民政府县志办公室	主 任
刘朝和	男	县经济委员会	政工科长
田盛奎	男	县交通局交通志编纂领导小组副组长	老局长
覃守忠	男	县交通局交通志编纂领导小组成员	副局长
陈子云	男	县交通局交通志编纂领导小组成员	副 书 记
沈中凡	男	县交通局	副局长
黄茂柏	男	县交通局	工 程 师
曾少伯	男	县交通局修志办公室	编 辑

序

《长阳交通志》的编修始于1983年。次年2月完成“公路篇”、“汽运篇”初稿，后因故停顿。

1986年10月，重新抽调人员继续收集资料，开始编纂《长阳县志，交通篇》，1989年完成《交通篇》和《水运篇》初稿。1990年3月，省交通厅、公路局和宜昌行署交通局在宜昌召开编志工作会议后，县交通局调整修志领导小组，充实编纂力量，重新拟定篇目，着手编写《长阳交通志》，8月底完成全志初稿，送地区交通局、县志办审查和交通局所属二级单位以及熟悉交通情况的老领导、老同志征求意见，在此基础上进行了修改，于12月中旬完成现稿。是时，编志的同志情辞恳切嘱我为志作序，我是1989年11月调来交通局负责全面工作的，时间颇短，对其发展不甚了解，但众同志盛情难负，故不揣浅陋，谈一点个人感受。

长阳地处鄂西南山区，因旧社会政治制度腐败，战乱频繁，经济萧条，交通事业发展缓慢，千百年来，水路虽有清江流贯域内，然因航道条件差，唯资丘以下可通舟楫。陆路则因峰峦重叠，穹岩绝壁，全赖驿道和人行道连接四方。到中华人民共和国成立时，人们仍以肩挑背负，牲畜驮运和摇橹拉纤的运输方式负担着货物的流转。

新中国成立后的1956年，长阳拉开交通建设序幕。在历届中共长阳县委、县人民政府的领导下，全县人民艰苦奋斗，历经33个寒暑，交通事业翻开了新的历史篇章。到1989年末，全县修建公路

1953.6公里,公路永久式桥梁134座,昔日的清江天堑已为5个汽车渡口和清江索道桥贯为通途,清江航道经过疏浚整治,通航里程比建国初期大幅度增长。境内水陆交通网初具规模,全县16个乡镇(镇)和90%的村通了公路,与毗邻5县市亦有公路通达。列养公路向标准化、规范化、美化发展。交通设施的重大变化,带来了运输事业的迅猛发展。营运船舶经过更新改造,基本结束了拉纤摇橹的历史,跨入了拖带化,钢质化的运输行列,客货运量、周转量比建国初期成百倍增长。交通职工的政治、业务素质有了较大提高。交通事业的长足发展,推动了长阳的经济建设。

《长阳交通志》的编纂者们以求实的精神,以史实为基础,以“资治存史、教育”为宗旨,运用辩证唯物主义和历史唯物主义的立场、观点、方法,经过不懈努力,从200余万字的史料中,撷取编修了这部有关长阳交通发展的科学资料,它的诞生,不仅填补了本县交通史籍的空白,而且对于认识长阳县情,为今后各部门制订发展规划时布局选点,特别是为研究交通发展规律和特点提供了历史借鉴和现实依据,将为加速长阳交通建设步伐,繁荣少数民族地区经济作出积极贡献。

我谨在此,向多年来在《长阳交通志》的编写中尽职尽责的同志表示谢忱,也向上级领导及地方志的行家和同仁的鼎力相助深表谢意

魏少臣

一九九〇年十二月三十日

凡 例

一、定名：长阳是土家族自治县，为简名起见，本志定名为“长阳交通志”。

二、指导思想：以马列主义毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义与历史唯物主义观点和实事求是的原则，力求思想性、科学性、资料性的统一。

三、时限：本志记述时限、原则上起于 1840 年。下限截止 1989 年，必要时，适当上溯和延伸。

四、内容：主要记述长阳县水陆交通的历史和现状，揭示其发展规律，为开发长阳交通提供历史参考。

五、体例：采用分类记事的原则设立章节，用记、述、志、图、表、录等形式进行编纂。横排纵述，图表相属。

六、人物：入传人物系交通系统有一定贡献和影响的已故人物，重要人物在记事中载入。

七、表述：表述采用语体文。时间采用公元纪年，新中国成立前，夹注各朝相应年号，各项统计数据，采用统计资料，一律用阿拉伯数字书写。并采用统计局资料。人名、地名、机构名称，概用全称，需用简称者，首次出现时加括号注明。如“中华人民共和国”（下简称新中国）。

八、附录：凡章节中不便安排，而又确需记载者，记入附录。

九、注释：本志属撰著体，资料一般不注明出处。重要资料概以“附录”载记之。

目 录

序	
凡例	
概述	1
大事记	9
第一篇 水路运输	41
第一章 清江	41
第一节 清江长阳段航道	41
第二节 航道整治	47
第二章 船舶	52
第一节 船舶种类	52
第二节 船舶修造	54
第三章 水运	58
第一节 运输组织	58
第二节 水运业务	60
第二篇 陆路运输	67
第四章 道路	67
第一节 驿道	67
第二节 山道	68
第五章 公路	71
第一节 概况	71

第二节	线路	76
第三节	测设施工	98
第四节	公路养护	100
第六章	渡口桥梁	110
第一节	渡口	110
第二节	桥梁	114
第七章	载运工具	126
第一节	传统载运工具	126
第二节	载运工具改良	127
第三节	拖拉机与汽车	128
第四节	汽车修理与配件	128
第八章	运输	130
第一节	运输组织	131
第二节	畜力运输	136
第三节	板车运输	136
第四节	汽车运输	138
第五节	拖拉机运输	151
第六节	个体运输	153
第三篇	装卸搬运	157
第九章	搬运组织	157
第十章	港口与码头	159
第一节	资丘港	160
第二节	巴山港	160
第三节	鸭子口港	161
第四节	都镇湾港	161

第五节	平洛港·····	161
第六节	龙舟坪港·····	162
第七节	磨市港·····	162
第十一章	装卸搬运业务·····	163
第四篇	交通管理·····	167
第十二章	行政管理·····	167
第一节	交通局·····	167
第二节	职能范围·····	170
第三节	临时机构·····	173
第十三章	运输管理·····	176
第一节	运输市场·····	176
第二节	运输价格·····	178
第三节	封车节油·····	194
第十四章	航务管理·····	194
第一节	管理机构·····	195
第二节	航管职责·····	196
第十五章	交通监理·····	197
第一节	港航监督·····	197
第二节	公路监理·····	201
第十六章	“规费”征收·····	206
第一节	养路费·····	206
第二节	航道养护费·····	207
第三节	车辆购置附加费·····	208
第四节	公路客运附加费·····	209
第十七章	路政管理·····	211

第一节	宣传教育	211
第二节	违章处理	211
第三节	田路分离	212
第十八章	企业管理	213
第一节	管理体制	213
第二节	管理制度	214
第三节	工资分配	230
第五篇	职工队伍	231
第十九章	职工教育	232
第一节	政治思想教育	232
第二节	文化教育	235
第三节	技术培训	238
第二十章	职工福利	241
第一节	工资	241
第二节	劳保	242
第三节	福利	242
第二十一章	先进	245
第一节	英模传	245
第二节	先进集体和先进个人	246
第二十二章	代表	253
第六篇	党群组织	259
第二十三章	中共长阳交通局委员会	259
第二十四章	共青团长阳交通局委员会	261
第二十五章	长阳交通局工会委员会	262
第一节	组织	262

第二节 职工代表大会.....	262
第三节 职工代表大会的职权.....	263

附录

一、交通法规选录	265
二、杂 记	275
三、主要资料出处目录	289
编后记.....	292

概 述

长阳土家族自治县,位于鄂西南清江中下游,地处东经 $111^{\circ}22'$ — $110^{\circ}20'$,北纬 $30^{\circ}12'$ — $30^{\circ}46'$ 之间,东与宜都交界,南与五峰毗连,西与巴东接壤,北和东北分别与秭归、宜昌为邻,全县总面积 3430 平方公里,东西最大距 94.5 公里,南北最大距 63 公里。

早在 10~20 万年间,这里就是“长阳人”的故乡,据县城西西寺坪,桅杆坪等处新石器时代文化遗址出土的文物证实,当时生息于境内的先民已进入氏族社会。长阳是古代巴人的发祥地之一,西汉始置佷山县,随、唐先后改名长杨和长阳。1984 年改为今名。1989 年底,全县设 9 个镇、7 个乡、437 个村,3533 个村民小组,总人口 427910 人。中华人民共和国成立至今,隶属宜昌地区行政公署,县人民政府设龙舟坪镇。

县域地属山区,地势由西北向东南倾斜,形成西高东低。山脉分南北 2 支,南支属武陵山系南岭支脉,北支属巫山山脉,蜿蜒于清江南北两岸,清江至西向东横贯全境,主要支流 43 条,分支流及溪岔 1934 条,全境峰峦叠障,沟壑纵横,地形极其复杂。海拔最低处磨市镇向家溪口为 48.7 米,最高处麻池乡西南崩尖子为 2259.1 米,全境具有亚热带气候特征,但不同类型地区和不同海拔高度的气温又相差悬殊。低丘河谷地最高气温为 1968 年的 8 月 1 日,达 42.1°C , (龙

舟坪)最低为 1977 年的元月 30 日,达 -12.0°C 。高山地区的最高气温是 1959 年 8 月 23 日为 29°C , (火烧坪)最低是 1977 年 1 月 30 日为 -20.1°C 。雨量也因地形和季节不同而有所差异,一般是东多西少,夏秋多冬春少。以龙舟坪为例,1966 年最少年降雨量为 811.4 毫米,1983 年最高则达 1934.1 毫米。县境虽然地形复杂,气候类型较多,但全县光照充足、雨量充沛,雨热同季,土壤酸碱度适中,具有许多得天独厚的优势。农业盛产玉米、马铃薯、红薯等多种农作物,且有大量的森林、荒山、草地及多种土特产资源可供开发,现属全国油桐、山羊生产基地,又是省属木瓜、大力子、独活、栀子等药材生产基地。地下矿产也很丰富,据勘测已发现的煤、铁等主要矿产地 70 余处,矿物 30 余种,占湖北省已发现矿种的 57%,尤以锰矿居全省首位。诸多事实说明长阳并非谷荒地瘦,而恰是一块急待开发的宝地。过去长期流传着的“长阳尽是大山岭,行路难见三步平,背出特产变成土,背回货物却成金,子孙万代世世苦,有货无路难翻身”的民谣,反映了长阳地区贫困的重要原因之一是交通闭塞。

晚清、民国时期,县域交通运输条件极差,在崇山峻岭中,仅人行大道 26 条 2009 华里,古桥 25 座,重要驿道也只有施宜、荆南、长宜大道、物资交流、长途运输,主要靠清江船运,但清江航道又只资丘以下可季节性通航,短途集并,则全赖人力背挑和骡马驮运,且因山路崎岖,忽岭忽谷,逼窄陡峻,行路艰难,一日行程仅 30 华里左右。由于交通闭塞运输艰难,经济发展相当迟缓,不少地方乃至不能不忍受“经年不食盐、昏夜不点灯”之苦,面对长阳的山川险阻,国民政府曾有人也不能不哀叹“长阳山岭重叠,穹岩绝巘,汽车路及铁路不易修筑,交通事业难图发展”。

抗日战争时期,县政府为支援抗战,曾先后两次成立清江疏浚委

员会,相继组织民工对清江进行疏浚,均因资少事繁而未能凑效。抗战后期,国民党第六战区长官司令部征集长阳、巴东、五峰等8县民夫数万人,修筑巴东绿葱坡至资丘的公路,旋因日本投降,司令部东迁武汉,此路修建告停。抗战期间为应付军运,县政府一方面对清江船舶实行军事管制,调度军运;一方面征调人力抢运。据统计,1940—1945六年间,全县共征民夫548万多人次,在12条运输线上抢运军需物资151次。1943年5月,日本侵略军入侵长阳,清江船舶被抢走33只,捣毁52只,交通运输更趋紧张。

二

中华人民共和国成立后(下简称新中国),随着生产关系的变革,生产力的解放,全县以农业为基础的工农业生产获得很快恢复和发展,特别是地下矿山的开发,社会物资的增多,为发展交通运输事业提出了迫切而又艰巨的任务,也创造了极为有利的条件。

建国初期,百废待举,群众依靠自己的力量,拓宽航道,开辟纤路,疏浚滩险,整治港口码头,充分利用清江水运优势,使之发挥水路运输在交通运输中的主力军作用。1953年水上民主改革,废除了封建把头和行帮,同时组织民船申报户口,实行船舶定港定位,把民船运输纳入国家管理范围;另一方面,各地开展了维护、扩建、兴修人行大道、板车道、桥梁的活动,充分发挥了民间运输的潜力。在农业合作化高潮中,积极组织民船运输合作社,骡马驮运合作社和搬运站,把水陆运输和装卸搬运纳入有领导、有组织、有计划的营运轨道。全县组织了5个民船运输高级社、1个初级社、3个骡马驮运站、6个搬运站、17个短途运输队,这支运输队伍的建立对恢复国民经济,支援工农业生产和城乡物资交流起了很大作用。

为进一步开发长阳，必须从根本上改变长阳落后的交通面貌。1956年，县人民委员会从全县调集5500余人，由县长阎振江，副县长唐宏中担任正副指挥长，修建长阳县第一条公路——长(阳)红(花套)公路长阳段17公里，大战3个月，当年8月2日通车。从此，拉开了长阳公路建设的序幕，长阳交通建设进入一个崭新的历史时期。随着长红公路的建成，省交通厅宜昌汽车总站(即宜昌地区汽车运输公司的前身)用船将一辆丰田牌(战利品)2.5吨货车运至红花套，再由司机胡汉卿开进长阳参加长红公路通车典礼，这是开进长阳的第一辆汽车，也是长阳县汽车运输之始。

1956年以后，长阳公路建设开始向西部发展，首先因开发火烧坪铁矿的需要，于1957年国家投资组织修通长(阳)火(烧坪)公路。同时，省、地、县对宜(昌)野(山关)公路长阳段——津洋口至高家堰至贺家坪至芦子坪等路段进行多次测设，计划分期修通。与此同时，从1950年至1961年的10年间，清江航道也得到初步整治和疏浚，从而为水路运输创造了有利条件。至1961年民船运输量占全县总运量的89.7%。在陆路民间运输方面，也有了一定的恢复、发展。累计修复、扩宽、新修人行大道822公里，板车路136公里，桥梁40座711米，发展专、副业运输组织113个，拥有骡马293头，人、畜胶轮车661部。同时，修建公路6条，计123公里，购回汽车18辆，64.5吨。这些，为进一步发展长阳交通奠定了基础。

1958年“左倾”错误思想指导下的“大跃进”和接踵而来的三年自然灾害给经济建设带来了严重困难。1961年中共长阳县委认真贯彻中共中央、国务院关于“调整、巩固、充实、提高”的方针，国民经济迅速回升。从1962年开始，全县以公路建设为主体的交通事业进入了大发展时期。1963年，县组建2000余人的修路专班，采取分段修

筑,分段通车的办法,有计划的修通县主要干线,在这一形势的影响下,各区(社)发扬自力更生的精神,也兴起修建支线热潮。与此同时,清江航道也进入了有领导、有计划的整治阶段,水、陆交通建设同步发展,车、船运输并驾齐驱。1970年陆运组建了长阳县汽车队,水运木帆船运输合作社转为长阳县水运公司。长阳交通运输事业步入了新的发展阶段。

然而,这一时期发展的公路是在刚刚渡过三年自然灾害的情况下进行的,上级不可能拿出大量资金投入县、乡公路建设。因此,兴建公路,只能依靠地方资源、依靠群众力量,发扬自力更生精神,坚持“民办公助”、“民需民办”的原则,执行普及与提高相结合以普及为主的方针,所以,修建的不少路段技术等级较低,给以后的公路改建和公路养护带来了一些困难,但这些公路在开发山区振兴长阳经济中发挥了较大作用。

1966年发生的“文化大革命”运动,对交通事业的发展带来了较大的影响,但在这一时期内,由于中共中央多次强调交通运输的重要性,广大干部、群众的艰苦奋斗,力排干扰,坚守岗位,长阳交通事业仍在继续向前发展。截止1979年底,全县新建公路达99条,1027公里,永久性桥梁91座,总长2424米,各类汽车发展到188辆,拖拉机322台;而且还成立了汽车修理厂和汽车配件仓库。全县69个公社有59个公社通了客班车;水路运输也发生了显著变化,15吨左右的平驳船可满载长年航行于资丘至宜都的河段上;造船厂也拥有制造钢质船,拖驳的机械设备和技术力量;水运公司的木质船半数改为钢质船,部分实现了动力拖带。然而,这一时期由于公路运输大发展,加之水运环节多,耗损大,总费用高于公路运费,致使县域运输发生了历史性的大转变,大部分托运方弃水就陆,县内运输逐步转向了以公